This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

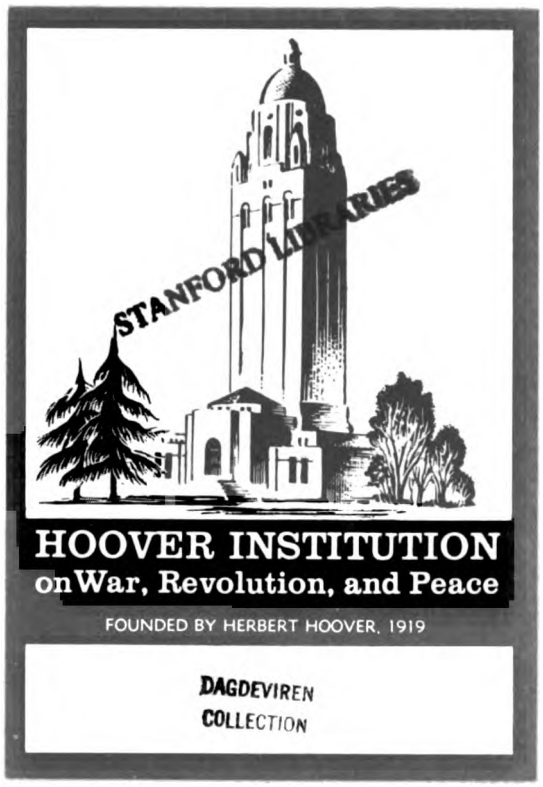
Stanford University Libraries
3 6105 120 557 199

Turkey. Ministère des travaux publics.

Chemin de fer impérial de Haidar-Pacha à Ismid.

STANFORD LIBRARIES

HE
3222
1882
A2



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Turkey. Ministère des travaux publics

CHEMIN DE FER IMPÉRIAL DE HAÏDAR-PACHA A ISMID.

CONVENTION

ET

CAHIER DES CHARGES.

CONSTANTINOPLE,

Imprimerie DE CASTRO, Galata, Rue Perchembé Bazar, Saatchi-Han.

1882.

Digitized by Google

HE3222
1882
A2

Digitized by Google

Bagdeviren
Collection

CONVENTION.

Entre Son Excellence Hassan Fehmi Effendi, Ministre des Travaux Publics, agissant au nom du Gouvernement Impérial Ottoman d'une part,

Et Messieurs L. Seefelder, Charles S. Hanson & C^ie^, W. J. Alt, G. D. Zafiropoulo, d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.— Le Gouvernement Impérial loue à Messieurs L. Seefelder, Charles S. Hanson & C^ie^, W. J. Alt, G. D. Zafiropoulo, qui acceptent, l'exploitation du chemin de fer actuellement existant entre Haïdar-Pacha et Ismid et de son embranchement de Phéner-Baghdjé que les locataires s'engagent à réparer et à parachever.

Cette location sera régie par les clauses et conditions contenues dans les articles suivants et dans le Cahier des Charges annexé à la présente convention.

ART. 2.— La durée de la location est de vingt années comptées à partir de la date du Firman Impérial octroyant la dite location.

La remise de la ligne aux locataires aura lieu dans les quinze jours qui suivront la signature du présent acte.

ART. 3.— Dans les trois années qui suivront la date du Firman Impérial, les locataires auront la faculté de former une Société anonyme Ottomane, à laquelle ils transmettront la location avec tous les droits et toutes les obligations y attachées.

Les statuts de la société devront être préalablement approuvés par le Gouvernement Impérial.

La société ne pourra céder la location à des tiers, sans l'autorisation préalable du Gouvernement Impérial.

ART. 4.— Les locataires prendront le chemin de fer de Haïdar-Pacha à Ismid, avec son embranchement de Phéner-Baghdjé dans l'état où il se

Digitized by Google

trouvera, lors de la remise qui leur en sera faite, libre de toutes dettes et charges.

Ils le recevront avec son matériel fixe et roulant, son mobilier, les matériaux et approvisionnements de toute nature, y existants, de tout quoi, il sera dressé un inventaire descriptif lors de la livraison.

ART. 5.— Les locataires s'engagent à exécuter, à leurs frais, risques et périls, tous les travaux d'aménagement, de consolidation, de réparation et de parachèvement qui seront nécessaires pour mettre la ligne et son matériel fixe et roulant et les maintenir, pendant toute la durée de la location, en parfait état de service et d'entretien.

Ces différents travaux devront être fixés contradictoirement par une Commission déléguée *ad hoc* par le Gouvernement Impérial et les locataires, et le tableau détaillé en sera annexé à la présente convention. Aussitôt que cette Commission aura arrêté et classifié la nature des travaux à exécuter les locataires devront les commencer et les poursuivre sans discontinuation par degré d'urgence, de manière à les terminer dans un délai de dix-huit mois à partir de la date du présent acte.

En aucun cas et sans aucun prétexte, le Gouvernement Impérial ne pourra être appelé à contribuer à aucune des dépenses ci-dessus mentionnées, les locataires demeurant seules responsables des ouvrages et du matériel de la ligne, à partir du jour de la remise qui leur en sera faite.

ART. 6.— Toutes les sommes dépensées par les locataires pour l'exécution des travaux et ouvrages dont parle l'article précédent, porteront intérêt à dix pour cent au profit des locataires.

Cet intérêt, ainsi que l'amortissement du capital employé, seront prélevés en premier sur le rendement net de la ligne.

Les locataires prennent à forfait les frais d'exploitation de la ligne à raison soixante pour cent des recettes brutes.

ART. 7.— Pour tenir compte au gouvernement de la valeur du mobilier, des instruments, des outils, des matériaux et des approvisionnements de toute nature, qui seront remis aux locataires, suivant l'inventaire qui sera dressé, ainsi qu'il est dit à l'art. 4, et pour sa quote part des produits de l'exploitation, les locataires, après prélèvement de l'intérêt et de l'amortissement dont parle l'art. 6, mettront à la disposition du Gouvernement Impérial les quatre-vingt pour cent de l'excédant des recettes nettes à la fin de chaque année d'exploitation et conserveront le vingt pour cent.

La part qui reviendra à l'Etat, sur les recettes nettes du chemin de

Digitized by Google

fer, faisant partie de revenu public, sera directement versée par les locataires au Trésor Impérial.

ART. 8.— Le Gouvernement Impérial livrera gratuitement aux locataires les terrains appartenant à l'Etat et connus sous la dénomination d'Arazi-Haliéï-Mirié, qui seront nécessaires pour l'agrandissement et les dépendances de la ligne. Les immeubles appartenant à d'autres que l'Etat, jugés nécessaires pour de pareils besoins, seront expropriés pour cause d'utilité publique conformément à la loi, moyennant indemnité préalable à la charge des locataires. Les locataires devront aussi indemniser les propriétaires dont ils occuperont temporairement les immeubles sur tout le parcours du chemin de fer, l'occupation devant d'ailleurs leur être assurée par l'Etat dans la limite de leurs besoins.

ART. 9.— A toute époque de la location, le Gouvernement Impérial aura le droit d'en effectuer le rachat, moyennant le paiement:

1°. De toutes les dépenses résultant, pour les locataires, des obligations par eux prises, aux termes de l'art. 5 ci-dessus, sans autre intérêt et déduction faite de la partie du capital déjà amorti;

2°. Plus une indemnité de cent mille francs.

Le gouvernement reconnaît, par contre, aux locataires le droit de préférence, à conditions égales, sur toute autre société pour toute extension de la présente ligne.

La ligne et l'embranchement de Phéner-Baghdjé, seront remis au gouvernement, contre le paiement des sommes ci-indiquées.

La remise de chemin de fer et la reprise des objets devront être faites, dans ce cas, comme il est indiqué au cahier des charges, mais le gouvernement devra acheter à dire d'experts, tous les approvisionnements. La dite remise sera faite dans le mois d'octobre qui suivra la demande de rachat.

ART. 10.— Comme garantie de leurs engagements les locataires devront verser à la Banque Impériale Ottomane, une somme de Cinq mille Ltq. comme cautionnement en titres de l'Etat au cours du jour, sauf à la compléter, en cas de baisse sur les fonds. Cette somme sera restituée aux locataires lors de l'achèvement des travaux, dont ils ont pris l'obligation, aux termes de l'art. 5 ci-dessus, aussitôt que la bonne exécution en aura été constatée par la réception prononcée par le Ministère des Travaux Publics.

ART. 11.— Toute contestation qui pourra s'élever entre le Gouvernement Impérial et les locataires, au sujet de l'interprétation ou de

Digitized by Google

l'exécution des stipulations du présent acte et du cahier des charges annexé, sera jugée par les tribunaux ordinaires, en première et en seconde instance et en cassation, comme il est procédé à l'égard des sujets ottomans.

Fait en double original,

Constantinople, le 27 Mars (8 Avril) 1880.

(Signé) L. SEEFELDER, W. J. ALT,
CH. S. HANSON & Cie, G. D. ZAFIROPOULO.

(Cachet du Ministère)

Digitized by Google

HE 3222

CAHIER DES CHARGES

POUR LA LOCATION DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

DE HAÏDAR-PACHA A ISMID.

TITRE PREMIER.

Travaux complémentaires et matériel.

ARTICLE PREMIER.— Les locataires du chemin de fer de Haïdar-Pacha à Ismid s'engagent à exécuter à leurs frais, risques et périls, et à terminer dans les délais fixés dans la convention, tous les travaux complémentaires nécessaires à la parfaite exploitation du chemin de fer.

ART. 2.— Comme il n'a pas été dressé de projet primitif pour la ligne, les locataires devront dans le délai d'une année, à dater de la convention, soumettre au gouvernement, rapporté sur un plan à l'échelle de $^1/_{5000}$, le tracé définitif du chemin de fer, conformément à l'état actuel des lieux.

A tous ces plans seront joints :

Un profil en long ; un certain nombre de profils type de la voie ; un tableau des pentes et rampes ; les types relatifs aux travaux d'art les plus importants.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de $^1/_{5000}$ pour les longueurs et $^1/_{500}$ pour les hauteurs, dont les côtes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison, au-dessous de ce profil on indiquera au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

a) Les distances kilométriques de longueur du chemin de fer comptées à partir de son origine ;

b) La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe ;

Digitized by Google

c) La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières.

ART. 3.— Les travaux de toute la ligne seront exécutés pour une seule voie.

ART. 4.— La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails, devra être de 1m44. La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de 1m10 au moins.

Le ballast aura une épaisseur de 0m50.

La largeur en couronne du terrassement sous le ballast aura 6m00. Cette largeur pourra être réduite à 5m10, dans les parties difficiles de la ligne, à condition de prendre les dispositions nécessaires pour assurer le maintien du ballast.

ART. 5.— Les locataires établiront le long du chemin de fer, les fossés, les rigoles et banquettes qui seront jugés nécessaires pour l'écoulement des eaux, l'assainissement de la voie ; des chambres d'emprunt et le maintien des ouvrages.

ART. 6.— Les alignements seront raccordés entr'eux par des courbes dont le rayon ne pourra pas être inférieur à deux cent soixante-quinze mètres (275m00). Une partie droite de quatre-vingt mètres (80m00) devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. En outre les courbes doivent être raccordées avec les alignements au moyen d'une courbe parabolique.

ART. 7.— Le maximum normal de l'inclinaison des pentes et rampes, est fixé à vingt millimètre par mètre. Les raccordements des pentes se feront au moyen de courbes verticales d'un rayon égal à 1000 mètres.

Le maximum de l'inclinaison des rampes est fixé à vingt millièmes dans le sens de la mer vers l'intérieur et de quinze millièmes dans le sens contraire.

Les déclivités toutefois et surtout dans les courbes d'un faible rayon devront être réduites autant que possible.

Les locataires auront la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui leur paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir été soumises à l'approbation du gouvernement.

ART. 8.— Les voies d'évitement, de stationnement, de chargement

Digitized by Google

et de déchargement devront être en nombre suffisant et seront déterminées par le gouvernement, sur la proposition des locataires.

Il est stipulé, dès à présent, que la distance moyenne des stations est de 20 kilomètres. La longueur de la voie d'évitement ne sera pas moindre de quatre cents mètres mesurés entre la pointe des aiguilles des changements de voie.

Dans l'établissement du profil en long on aura soin de ménager des paliers d'une longueur convenable aux endroits où l'établissement ultérieur de stations nouvelles sera probable.

ART. 9.— Lorsque le chemin de fer devra traverser des chemins ou routes qu'il sera nécessaire de conserver pour la communication du pays, il devra passer, autant que possible au-dessus ou au-dessous de ces routes. Toutefois on pourra établir des passages à niveau sur les dites voies, lorsque la disposition des lieux ne permettra pas de construire des viaducs en dessus ou en dessous sans des dépenses considérables et sans apporter des embarras fâcheux à la circulation.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route, l'ouverture du viaduc sera fixée en tenant compte des circonstances locales et pourra varier de 3^{m}00 à 8^{m}00 suivant l'importance des routes.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clé à partir du sol de la route sera de 5^{m} au moins.

Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera d'au moins 4^{m}30.

La largeur entre les parapets des viaducs sera au moins de 4^{m}50.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route la largeur entre les parapets du pont qui supporte la route sera fixée en tenant compte des circonstances locales et variera de 3^{m} à 8^{m}00 suivant l'importance de la route. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4^{m}50. La distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4^{m}80. Dans le cas où les routes seraient traversées à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures, chaque passage à niveau sera muni d'une barrière qui s'ouvrira en dehors du chemin de fer, il y sera établi, en outre, une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par le gouvernement.

Si durant les travaux, il devient nécessaire de détourner ou de modi-

Digitized by Google

fier l'emplacement ou les profils des routes préexistantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les parties modifiées, ne devra dans aucun cas dépasser 0m06 par mètre.

Dans tous les cas, les passages à niveau devront se raccorder avec les routes par un palier de 10m00 au moins de longueur, de chaque côté du rail extérieur.

Art. 10.— Les locataires seront tenus de rétablir et d'assurer, à leurs frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux.

Les ponts à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconque auront au moins 4m50 entre parapets.

La hauteur et le débouché de ces ponts seront déterminés dans chaque cas particulier, par le gouvernement suivant les circonstances locales sur la proposition des locataires.

Art. 11.— S'il devient nécessaire après avoir obtenu l'autorisation du Gouvernement Impérial de construire des tunels, ils auront au moins entre les pieds droits au niveau des rails, une largeur de 4m50. La distance verticale entre la clé et le dessus des rails ne sera pas inférieure à 5m00.

Art. 12.— Les locataires n'emploieront dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité et ils devront se conformer à toutes les règles de l'art de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Les types à suivre seront les meilleurs types déjà employés ; les types défectueux actuellement existant devront être reformés au fur et à mesure des remplacements nécessités par l'usure ou toute autre détérioration. Les types définitifs aussi uniformes que possible, pour faciliter les réparations, seront arrêtés par le gouvernement, sur la proposition des locataires.

Tous les aqueducs ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics, seront en maçonnerie ou en fer. Le bois ne sera admis pour ces constructions, à moins d'autorisation spéciale, que dans les fondations, les platelages, ainsi que pour les longrines et les traverses de la voie.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et offrir la résistance propre à remplir leur destination. Les rails en fer auront un poids de 34 kilos par mètre linéaire, système Vignolle, avec éclisses ; les joints des rails pourront être en porte à faux.

Les traverses seront en chêne non préparé ou en hêtre cressoté ;

Digitized by Google

elles devront avoir une longueur de 2m50 et une épaisseur moyenne de 0m15 ; les distances des traverses d'axe en axe seront de 0m90 : le porte à faux des rails compté de l'axe des traverses, ne devra pas surpasser 0m33 ; les joints des deux lignes de rails de la voie pourront être indépendants les uns des autres.

Dans le cas où les locataires voudraient employer des rails en acier ils devront avoir la même résistance à la flexion que les rails en fer ci-dessus indiqués.

En ce qui concerne les dimensions, les dispositions et la construction des bâtiments des stations, des maisons de garde et des guérites, il est convenu qu'elles seront construites de façon à satisfaire aux besoins du service, aux commodités et aux usages du pays.

Les bâtiments des stations et maisons de garde seront construits en maçonnerie de moëllons ou de briques et recouverts en tuiles pierres ou métal.

Les talus des remblais, déblais et emprunts, auront une inclinaison variable déterminée par la nature des terrains : ces inclinaisons seront arrêtées en cours d'exécution par les délégués du gouvernement et les locataires devront à cet égard se conformer totalement aux prescriptions, qui seront arrêtées par le Ministère, sur la proposition des dits délégués.

Art. 13.— Au plan général qui sera présenté, les locataires joindront un tableau faisant connaître la nomenclature détaillée et les principales dispositions des stations d'évitement et de stationnement, des passages à niveau, des ponts et aqueducs des viaducs par dessus et par dessous le chemin de fer et autres ouvrages déjà construits.

Art. 14.— Sur le plan général et tous autres projets présentés par les locataires, le ministère des travaux publics devra avoir statué dans un délai de deux mois à partir de la date de la présentation ; passé ce délai, s'il n'a pas fait notifier sa décision, les locataires pourront regarder comme approuvés les projets présentés par eux et poursuivre la construction de leurs travaux.

Art. 15.— Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des clôtures sèches ou vives, à la traversée des villes, villages et stations et partout où l'administration le jugera nécessaire.

Art. 16.— Le gouvernement fera procéder aux expropriations dans un délai de trois mois, à partir de la demande des locataires ; les terrains appartenant à des particuliers seront expropriés par le gouvernement, conformément à la loi sur la matière ; quant à ceux qui appartiennent à

Digitized by Google

l'Etat, ils seront cédés gratuitement aux locataires ; il sera à cet effet, nommé par le gouvernement des commissaires.

Les plans à présenter par les locataires pour l'expropriation seront dressé à l'echelle de $^1/_{5000}$.

ART. 17.— Les travaux de fortification dont la construction serait nécessitée, soit par la conservation du chemin de fer soit par d'autres motifs, seront à la charge de l'Etat.

ART. 18.— Après que les travaux de parachèvement seront terminés et que les locataires en auront donné avis au Ministère des Travaux Publics, il sera procédé à leur réception par une commission d'Ingénieurs de chemin de fer que le Ministère désignera.

ART. 19.— Après l'achèvement total des travaux de parachèvement, les locataires feront faire, sous le contrôle du gouvernement, et à leurs frais, un plan cadastral et un bornage contradictoire de toutes les parties du chemin de fer.

Il feront également dresser à leurs frais un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art de la ligne ; une expédition authentique des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif sera remise au Ministère des Travaux Publics.

Les terrains acquis postérieurement au bornage général et qui devront faire partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral.

ART. 20.— Les monuments déjà découverts ou qui pourront l'être à la suite des travaux du chemin de fer, ne devront en aucune manière être endommagés par les locataires. Ceux-ci devront donner avis de leurs découvertes au gouvernement qui prendra soin de les faire enlever le plustôt possible pour ne pas entraver l'exécution des travaux.

Les statues, médailles, objets d'art, fragments archéologiques etc. etc. qui seront trouvés pendant l'exécution des travaux ou durant l'exploitation sur les terrains du chemin de fer, appartiendront par moitié à l'Etat, par moitié aux locataires ; toutefois le gouvernement aura le droit d'acheter aux locataires la moitié de ces fragments qui leur revient.

ART. 21.— Dans toutes les propositions, toutes les discussions et tous les actes relatifs au chemin de fer, il ne sera fait usage que des mesures fixées comme il suit, savoir :

Pour les longueurs, les surfaces et les cubes l'unité fondamentale sera le mètre. Pour les poids, on prendra pour unité le kilogramme.

Digitized by Google

TITRE DEUXIÈME.

Entretien et Exploitation.

ART. 22.— Les différents ouvrages de la ligne et de ses dépendances ainsi que le materiel fixe et mobile et le mobilier seront constamment entretenus par les locataires en parfait état de service de façon que l'exploitation de toute la ligne soit toujours facile et exempte de toute cause d'accidents.

En cas de négligence ou de retard dans l'exécution des obligations ci-dessus, le gouvernement pourra, après une mise en demeure régulière pourvoir d'office aux dépenses nécessaires, aux frais des locataires, au moyens de leur cautionnement et, en cas d'insuffisance, en saisissant les recettes de la ligne.

ART. 23.— Pour tous ce qui concerne le service de l'exploitation, les locataires seront tenus de se conformer aux règlements en vigueur sur la ligne et à ceux qui seront promulgués dans l'avenir, ainsi qu'au règlement général sur la Police des chemins de fer, et à celui du contrôle. Un règlement complet d'exploitation sera présenté par les locataires, à l'approbation du Ministère des Travaux Publics, dans les six mois qui suivront la signature du présent cahier des charges.

Les locataires ne pourront apporter aucune modification aux règlements de l'exploitation sans une autorisation expresse du gouvernement.

ART. 24.— Les locataires devront justifier tous les mois, du montant des recettes du chemin de fer. Le compte des Recettes Brutes comprendra non seulement les produits bruts de transport des voyageurs et de marchandises, mais toutes les autres recettes provenant de l'exploitation du chemin de fer.

TITRE TROISIÈME.

Taxes et Conditions

relatives au transport des voyageurs et des marchandises.

ART. 25.— Pour indemniser les locataires des travaux et dépenses qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'ils en rempliront exactement toutes les obligations,

Digitized by Google

le gouvernement leur accorde l'autorisation de percevoir pendant toute la durée de location, des taxes de péage et de transport pour les voyageurs et les marchandises dans les limites de maximum indiquées ci-après.

§ I. VOYAGEURS.

PRIX DE TRANSPORT PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

	I CLASSE	II CLASSE	III CLASSE
Trains de voyageurs et mixtes.	27 paras	20 paras	13 paras

Les enfants au-dessous de trois ans seront transportés gratuitement à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. Les enfants de trois à sept ans paieront demi place et auront droit à une place entière; toutefois dans un même compartiment deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

§ II. BAGAGES.

Les voyageurs ont droit au transport gratuit de 30 kilogrammes de bagages par billet.

Les enfants jouissant de la demi place n'ont droit qu'à la franchise de 20 kilogrammes de bagages par billet.

Les militaires et marins ne paieront que la moitié du tarif pour l'excédant de bagages au-dessus de 30 kilogrammes, cette réduction ne pouvant s'étendre au delà des limites suivantes:

Pour les officiers jusqu'au grade de capitaine inclus	50	kilogrammes.
Pour les commandants et colonels	100	»
Pour les généraux	120	»

Le prix de transport pour excédant de bagages par fraction indivisible de 14 kilogrammes par kilomètre est de un (1) para.

Les bagages encombrants et autres objets qui sous le volume de 30 décimètres cubes ne peseront pas 7 kilogrammes seront taxés au double du tarif, soit 2 paras par kilomètre.

FRAIS ACCESSOIRES.

Les locataires pourront percevoir, en outre du tarif, avec ou sans excédant de bagages:

1°. Un droit d'enregistrement de 20 paras par bulletin de bagages délivré.

Digitized by Google

2°. Un droit de 5 paras par colis et par jour pour emmagasinage de bagages non retirés aprés l'arrivée des trains.

3°. Un droit de pesage de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilogrammes pour tout pesage supplémentaire réclamé indûment par les voyageurs.

§ III. CHIENS.

Tout chien expédié par train de voyageurs ou mixte paiera par kilomètre 4 paras ; le minimum de perception correspondra à un parcours de 8 kilomètres.

FRAIS ACCESSOIRES.

Il pourra être perçu en outre du tarif:

1°. Un droit fixe d'enregistrement de 20 paras par expédition.

2°. Un droit de 5 Piastres par jour pour les chiens non retirés à l'arrivée et gardés par la compagnie.

§ IV. MARCHANDISES.

A GRANDE VITESSE.

Prix de transport par fraction indivisible de 14 kilogrammes par kilomètre un (1) para.

OBJETS ENCOMBRANTS.

Les objets qui sous le volume de 30 décimètres cubes ne peseront pas 7 kilogrammes pourront être taxés au double du tarif soit 2 paras (deux) par kilomètre.

Le minimum de perception correspondra à un parcours de 8 kilomètres.

FRAIS ACCESSOIRES.

Il pourra être perçu en outre du tarif:

1°. Un droit fixe d'enregistrement de 20 paras par expédition.

2°. Un droit de manutention de 4 paras par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

3°. Un droit de magasinage de 10 paras par fraction indivisible de 50 kilogrammes et par jour pour toute marchandise à grande vitesse non enlevée dans les 24 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée au destinataire dans la même localité et dans les 36 heures dans le cas contraire.

Digitized by Google

4°. Un droit de pesage de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilogrammes pour tout pesage supplementaire réclamé indûment par l'expéditeur ou le destinataire.

§ V. PAQUETS, COLIS ET ARTICLES

PESANT ISOLÉMENT MOINS DE 25 KILOGRAMMES. (GRANDE VITESSE).

Prix par colis, transport, enregistrement et manutention comprise :
Pour un premier parcours de 15 kilomètres et au-dessous soit 1 P. 20 paras
Par fraction indivisible de 15 kilomètres en plus 20 «

Il pourra être perçu en outre du tarif :

1°. Un droit de magasinage de 10 paras par jour pour tout colis non retiré dans les 24 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée au destinataire, dans la même localité et dans les 36 heures dans le cas contraire.

2°. Un droit de pesage de 20 paras par colis pour tout pesage supplémentaire indûment réclamé par l'expéditeur ou le destinataire.

§ VI. FINANCES ET OBJETS DÉCLARÉS VALEUR.

Or ou argent soit en lingots soit en monnaies ou travaillés, plaques d'or et d'argent, mercure, platine, bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.

Prix de transport, manutention et assurance par fraction indivisible de la valeur de 10 Ltq. par kilomètre 2 paras.

Il pourra être perçu en outre un droit d'enregistrement de 20 paras par chaque expédition.

Le minimum de perception pourra atteindre la valeur de 5 piastres frais accessoires compris.

§ VII. VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT.

Prix de transport par kilomètre, pour une voiture à deux ou à quatre roues à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur :

GRANDE VITESSE	PETITE VITESSE
94 paras	47 paras

Digitized by Google

Pour une voiture à quatre roues et à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur :

GRANDE VITESSE	PETITE VITESSE
134 paras	67 paras

Le minimum de perception correspondant à un parcours de 8 kilomètres.

FRAIS ACCESSOIRES.

Il pourra être perçu en outre du tarif:

1°. Un droit d'enregistrement de 20 paras par expédition.

2°. Un droit de manutention de 10 piastres par véhicule.

3°. Un droit de magasinage de 5 piastres par véhicule et par jour pour tout véhicule non enlevé dans les 48 heures après l'arrivée.

4°. Un prix correspondant au tarif de la 2me classe de la petite vitesse par fraction indivisible de 50 kilogrammes, pour les poids chargés dans les véhicules en excédant de 50 kilogrammes.

§ VIII. BESTIAUX.

Prix de transport par kilomètre :

	GRANDE VITESSE	PETITE VITESSE
1re CATÉGORIE		
Bœuf, vache, taureau, buffle, chameau, cheval, mulet, bête de trait...	54 paras	27 paras
2me CATÉGORIE		
Veau, âne, porc	18 paras	9 paras
3me CATÉGORIE		
Mouton, brebis, chèvre	8 paras	4 paras

Le minimum de perception correspondant à un parcours de 8 kilomètres.

FRAIS ACCESSOIRES.

Il pourra être perçu en outre du tarif:

1°. Un droit fixe d'enregistrement de 20 paras par expédition.

2°. Un droit de magasinage de 5 piastres par tête et par jour à partir de l'arrivée du train, si la Compagnie garde à ses frais les animaux non retirés immédiatement. Dans le cas où la Compagnie ne pourrait se

Digitized by Google

charger de la garde, elle devrait les faire conduire chez le Moukhtar du village le plus voisin de la gare, le tout aux frais du destinataire.

§ IX. MARCHANDISES A PETITE VITESSE.

PRIX DE TRANSPORT PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Première Classe.— Armes, bois de menuiserie, teintures ou exotiques, bougies, boissons spiritueuses, cuivre, coton, café, drogues, épiceries, fers, garances, huiles, thès, instruments, meubles, plumes, porcelaines, sucres, vins, verre, lainage, librairie, tabacs, ... 35 paras.

Deuxième Classe.— Ardoises, bois de charpente, bitume, coke, charbon de bois, chanvre, fonte brute, fer en barre, zinc, minerai, madriers, marbres en bloc, perches, planches, pierres de taille, viandes salées ... ... 27 paras.

Troisième Classe.— Argile, briques, bois à brûler, cailloux, céréales, chaux, charbon de terre, cendres, farines, engrais, moëllons, marne, plâtre, sable, tuile, sel, ... 22 paras.

Tout poids au-dessous de 50 kilos sera compté pour 50 kilogrammes et tout poids au-dessus sera arrondi par fraction indivisible de 50 kilogrammes.

Le minimum de perception correspondant à un parcours de 8 kilomètres.

FRAIS ACCESSOIRES.

Il pourra être perçu en outre du tarif:

1°. Un droit fixe d'enregistrement de 20 paras par expédition.

2°. Un droit de manutention de 9 piastres par tonne soit 18 paras par fraction de 50 kilogrammes.

3°. Un droit de magasinage de 10 paras par fraction indivisible de 50 kilogrammes et par jour pour toute marchandise non enlevée dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis envoyée au destinataire.

4°. Un droit de pesage de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilogrammes pour tout pesage supplémentaire réclamé indûment par l'expéditeur ou le destinataire.

N. B.— Dans tous les cas où la manutention serait faite par les expéditeurs ou les destinataires eux mêmes, les locataires ne pourront percevoir les droits de manutention correspondants.

Les taxes du tarif ne seront pas applicables aux masses indivisibles pesant plus de 3000 kilogrammes; pour les masses indivisibles pesant de

Digitized by Google

3000 à 5000 kilogrammes les prix du tarif pourront être augmentés de moitié.

La compagnie n'est pas obligée de transporter des masses indivisibles d'un poids supérieur à 5000 kilogrammes ou nécessitant l'emploi du matériel spécial.

Les prix et conditions de transport à domicile, si la compagnie s'en charge, seront réglés de gré à gré.

§ X. ASSURANCE A PRIME.

Il pourra être perçu, comme assurance spéciale une forme supplémentaire, savoir :

Pour marchandises à petite vitesse 1 Piastre 20 paras pour 500 Piastres
» » à grande vitesse 4 Piastres pour 500 Piastres
pour bagage, voiture et animaux 2 Piastres pour 1000 Piastres.

§ XI. TRAINS SPÉCIAUX.

Il pourra être perçu par kilomètre :

1°. Pour la machine locomotive et le wagon de sureté 15 Piastres.
2°. Pour chaque voiture-salon... ... ... 10 Piastres.
3°. » » » à voyageurs. ... ... 5 »
4°. Pour chaque wagon autre ... ... 2 Piastres 20 paras.
5°. Pour chaque essieu en plus de 2 par wagon 2 » 20 »
Pour chaque demi-heure d'attente au delà de l'heure fixée par le tableau de service ... ... 460 Piastres.

Le minimum de perception pouvant s'élever par kilomètre à 35 Piastres et par train à 700 Piastres.

Art. 26.— Dans les évaluations ci-dessus comme dans toutes celles qui serviront à établir les tarifs et frais accessoires, le para doit être considéré comme 1/40^{me} de la Piastre et la Piastre comme 1/100^{me} de la Livre Turque or.

Toutefois les locataires seront tenus de recevoir en paiement, au taux correspondant toutes les monnaies ayant cours légal dans l'Empire.

Art. 27.— Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés à l'art. 25 ci-dessus, seront rangés, pour les droits à percevoir dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie. En cas de doute ou de contestation, l'administration prononcera définitivement.

Digitized by Google

ART. 28.— Tout tarif, qu'il soit général, spécial, différentiel ou proportionnel devra être commun à tout voyageur ou expéditeur satisfaisant aux conditions énoncées au dit tarif.

Il devra en outre être soumis à l'approbation du gouvernement avant de pouvoir être mis en vigueur.

ART. 29.— Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou à plusieurs expéditeurs privilégiés, une réduction sur les tarifs approuvés, demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la compagnie ni aux remises ou réductions qui pourraient être accordées par les locataires aux indigents.

ART. 30.— Si le besoin d'élever les tarifs en vigueur est dûment constaté, ils ne pourront être élevés qu'avec l'autorisation préalable du Ministère des Travaux Publics et qu'après un avertissement préalable au moyen d'affiches apposées pendant un mois. En cas d'abaissement de tarif, un délai de trois jours sera suffisant pour l'avertissement préalable.

TITRE QUATRIÈME.

Stipulations relatives aux divers services.

ART. 31.— Les militaires, marins, zaptiés voyageant en corps ou isolément avec une feuille de route, auront droit eux, leurs chevaux et leurs bagages à la moitié du tarif en vigueur pour le public.

Lorsque le gouvernement aura à expédier des troupes militaires ou navales, du matériel, des armes, des munitions, des équipements, des vivres, des animaux, des fournitures ou approvisionnements de toute nature, mais spécialement destinées au service des troupes militaires ou navales, des places fortes ou des arsenaux, la société devra sur réquisition écrite des autorités militaires ou de la marine, mettre à leur disposition, pour la moitié du tarif en vigueur, le nombre de compartiments ou de wagons nécessaires et disponibles dans les trains ordinaires soit un ou plusieurs trains spéciaux jusqu'à concurrence de tout le matériel de la ligne.

ART. 32.— Le gouvernement jouira d'une réduction de moitié du tarif en vigueur pour le transport des détenus et condamnés ainsi que des agents ou gardiens qui les accompagnent. La société mettra à la disposi-

Digitized by Google

tion, dans les trains ordinaires le nombre de compartiments de 2me et 3me classe qui seront nécessaires suivant qu'elle en sera requise.

Art. 33.— Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection du contrôle et de la surveillance du gouvernement seront transportés gratuitement dans les voitures des locataires, ainsi que les agents qui auront à exercer une surveillance sur les chemins de fer, dans l'intérêt de la perception des droits de douane ou autres impôts touchant le chemin de fer.

Art. 34.— Les locataires devront effectuer gratuitement dans les trains de voyageurs, le transport des valises postales plombées, ainsi que les agents qui les accompagnent en réservant à cet effet dans chaque train, un ou plusieurs compartiments de 2me classe suivant qu'ils en seront requis, mais jusqu'à concurrence au maximum de la contenance d'une voiture entière de 2me classe

Art. 35.— Dans les stations où le gouvernement le jugera nécessaire les locataires devront réserver gratuitement ou construire, à leurs frais, des locaux pour les bureaux de surveillance administrative de la police, de la douane ou de la poste et cela dans les limites strictement nécessaires pour ces services.

Art. 36.— Sur tout le parcours de la ligne, les locataires pourront effectuer eux-mêmes l'expédition de leurs lettres, plis, valises et paquets de service, sans avoir de ce chef aucune redevance à payer à l'administration des postes.

Art. 37.— Les locataires devront établir, à leurs frais, tous les appareils, poteaux et fils télégraphiques nécessaires pour leur propre service, mais ils ne pourront en faire usage que pour le service des travaux et de l'exploitation du chemin de fer et sous la surveillance des agents des lignes télégraphiques du gouvernement.

Le gouvernement aura le droit de poser des fils sur les poteaux de la ligne et en cas d'insuffisance, de placer, à ses frais d'autres poteaux le long de la ligne, sans pouvoir nuire, en aucun cas au service du chemin de fer.

Art. 38.— Les locataires ne pourront modifier la marche ordinaire des trains sans approbation du gouvernement.

Le gouvernement ne pourra exiger de la Compagnie des trains spéciaux, ni une modification à la marche ordinaire des trains, sans une notification faite par écrit au moins 48 heures à l'avance.

Art. 39.— Les locataires auront le droit de couper dans la forêt de

Digitized by Google

l'Etat les arbres dont ils auront besoin pour bois de construction et pour traverses, à la charge de payer la redevance fixée par la loi qui régit les forêts.

TITRE CINQUIÈME.

Clauses diverses.

ART. 40.— A l'expiration du temps fixé pour la durée de la location, le Gouvernement Impérial sera de plein droit, subrogé à tous les droits des locataires, sur le chemin de fer et ses dépendances et bénéficiera de tous les produits en provenant.

Le chemin de fer proprement dit, ses stations et ses bâtiments d'exploitation, devront être remis en bon état par les locataires au gouvernement, sans que celui-ci ait rien à payer.

Le gouvernement devra prendre, pour un prix qui sera fixé par experts nommés en nombre égal de part et d'autre et payable sans aucun retard, tous les objets utiles à l'exploitation tels que, machines, voitures, wagons, chariots, matériaux, combustible, approvisionnements de tous genres pour l'entretien et le renouvellement des ouvrages, du matériel fixe et roulant, ainsi que du mobilier, déduction faite de la valeur correspondante aux objets mobiliers, qui auront été remis par le gouvernement aux locataires, lors de leur entrée en possession. Toutefois les approvisionnements que le gouvernement sera tenu de prendre ne devront pas excéder les quantités nécessaires à une durée d'exploitation de six mois.

ART. 41.— En cas d'inexécution par les locataires des engagements par eux pris dans le présent acte, tel que serait l'arrêt prolongé du service d'exploitation pendant un mois, le Gouvernement Impérial pourra prononcer la déchéance de la location, à moins qu'il n'y ait force majeure dûment constatée.

Cette mesure ne pourra être prise par le gouvernement qu'après une mise en demeure adressée par écrit aux locataires, indiquant en quoi ceux-ci ont gravement manqué à leurs obligations, et restée infructueuse pendant un délai de trois mois. Le délai sera d'un mois seulement dans le cas d'arrêt du service de l'exploitation.

Aussitôt la déchéance prononcée, et dès avant la déchéance, si l'exploitation est interrompue en totalité ou en partie par le fait des locataires, le gouvernement a le droit de prendre, aux frais, risques et périls des loca-

Digitized by Google

taires, toutes les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

La déchéance étant prononcée, il sera pourvu à l'exécution des engagements des locataires, au moyen d'une adjudication faite sur les bases du présent cahier des charges et sur une mise à prix pour les travaux exécutés par les locataires déchus pour le matériel fixe par eux fourni, pour le matériel roulant, le mobilier et les approvisionnements leur appartenant.

Le prix ainsi obtenu, après défalcation des frais d'adjudication sera remis aux locataires déchus.

Si la mise aux enchères n'amène aucun résultat, une seconde tentative d'adjudication, avec baisse de prix, aura lieu, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, les objets exposés aux enchères resteront définitivement au Gouvernement Impérial sans qu'il ait rien à payer aux locataires déchus.

Art. 42.— Si c'est à leur convenance et afin de pouvoir assurer les trajets directs depuis Constantinople, les locataires sont autorisés à établir un service de transport à vapeur, entre le Pont et l'échelle de Haïdar-Pacha, en correspondance avec les trains de la ligne.

Art. 43.— Si le gouvernement vient à établir lui-même des routes, canaux ou chemin de fer traversant la ligne présentement louée ou s'il en autorise l'établissement par voie de location, les locataires ne pourront pas y mettre obstacle, mais toutes dispositions devront être prises pour qu'il n'en résulte aucune entrave pour l'exploitation du chemin de fer ni aucun frais pour les locataires.

Art. 44.— Tous les matériaux, pierres, bois, fers et houilles, le matériel et les machines dont les locataires auront besoin pour la construction ou le parachèvement du chemin de fer et qui seront pris sur le territoire de l'Empire, seront exempts de toute taxe et droits de circulation.

Le gouvernement accorde également aux locataires l'entrée en franchise des matériaux et objets venus de l'étranger pour la quantité nécessaire au premier établissement.

Art. 45.— Aucun impôt ou contribution indirecte ne pourra être établi sur le sol, fonds ou revenu du chemin de fer pendant toute la durée de la location. Le présent acte et ses annexes ainsi que les billets du chemin de fer sont seuls exempts de timbre.

Art. 46.— Les deux tiers au moins des employés du chemin de fer seront choisis parmi les sujets ottomans. Toutefois cette prescription ne s'applique pas au personnel technique.

Digitized by Google

ART. 47.— Les employés et agents du chemin de fer devront, en service, porter le costume ottoman.

ART. 48.— Le Ministère, en dehors de la surveillance qu'il exercera sur les travaux de parachèvement en cours d'exécution, se réserve le droit de les vérifier, avant d'en prononcer la reception et de contrôler de même le service de l'exploitation ainsi que les recettes et les dépenses de tous genres de la dite ligne.

Pour couvrir les frais de cette surveillance, vérification et contrôle, les locataires devront à partir de la ratification de la convention payer jusqu'à l'expiration de la location à la caisse du Ministère des Travaux Publics deux et demie Livres Turques pour chaque kilomètre du chemin de fer. Cette somme devra être payée par douzième à la fin de chaque mois.

ART. 49.— En cas de reprise de la ligne par le gouvernement avant l'expiration de la location, notification devra en être faite aux locataires au moins quatre mois à l'avance.

ART. 50.— Les billets et lettres de voitures à délivrer par la direction du chemin de fer, aux voyageurs et aux expéditeurs de marchandises, seront libellés en deux langues, c'est-à-dire en Turc et en Français; les textes en deux langues devront exactement correspondre l'un à l'autre.

ART. 51.— La compagnie étant locataire ottomane, toutes contestations ou difficultés qui pourraient s'élever entre elle et des particuliers seront jugées par les tribunaux ordinaires ottomans, la compagnie y comparaissant elle même comme sujette ottomane.

Le présent cahier des charges renfermant cinquante un articles forme l'annexe de la convention en date du 28 Rébi-ul-Akher 1297, et 27 Mars 1296 (8 Avril 1880).

(Signé) L. SEEFELDER,

Pour Mr W. J. ALT et pour eux-mêmes:

CH. S. HANSON & Cie,

G. D. ZAFIROPOULO.

Le Ministre des Travaux Publics:

HASSAN FEHMI.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

8 8 2
A 2

Digitized by Google

Digitized by Google

882
A 2

Digitized by Google

STANFORD LIBRARIES
HOOVER INSTITUTION
To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below
55M-9-73-35982

FOR USE IN
LIBRARY ONLY

Digitized by Google

1882
A 2

Digitized by Google